MAX BERTHAUD

CANAL ET PORT ST-LOUIS

ET

JONCTION DU RHONE A LA MÉDITERRANÉE

EXTRAIT DE LA REVUE CONTEMPORAINE

Numéro du 15 février 1870.

PARIS

LIBRAIRIE POLYTECHNIQUE DE J. BAUDRY, ÉDITEUR

15, RUE DES SAINTS-PÈRES

LIEGE, MÊME MAISON

1870

CANAL ET PORT ST-LOUIS

ET

JONCTION DU RHONE A LA MÉDITERRANÉE

Nous sommes en présence de deux faits considérables destinés l'un et l'autre, sinon à changer complétement la face du monde commercial, du moins à en modifier profondément la situation et les rapports. L'un de ces faits, aujourd'hui accompli, est le percement de l'isthme de Suez, l'autre est l'ouverture prochaine du canal Saint-Louis, et, par suite, l'inauguration si longtemps attendue de la navigation libre et non interrompue du Rhône, de Lyon à la Méditerranée.

Il n'entre point dans nos vues de toucher à la question du canal de Suez, ni de discuter les immenses conséquences de cette gigantesque et féconde entreprise ; ce travail est d'ailleurs poursuivi ici même par une plume compétente ; ce que nous désirons, c'est d'éveiller l'attention du pays sur l'ouverture d'une autre voie de communication qui a pour nous un intérêt plus immédiat. Nous voudrions montrer en quoi le canal Saint-Louis se lie étroitement avec le percement de l'isthme de Suez, exposer les résultats que sa création peut avoir pour le commerce et pour l'industrie de notre pays, et enfin définir le but vers lequel doivent être dirigées les forces de la France, si l'on veut tirer de cette œuvre toutes les conséquences dont elle nous paraît contenir le germe.

I

Si l'on considère quelle est l'importance de la France comme puissance maritime et continentale, on est surpris de voir combien, jusqu'à ces vingt dernières années, son commerce extérieur, son commerce au long cours était restreint et relativement au-dessous du rang qu'elle occupe dans le monde. Cette infériorité tenait à des causes diverses, parmi lesquelles le génie particulier de notre nation joue un assez grand rôle.

Repliée sur elle-même à partir de l'époque de la Restauration, préoccupée beaucoup plus du développement de ses institutions politiques et de la forme à donner à son gouvernement que de sa vie extérieure et de son influence matérielle, la France appliquait ses immenses ressources, ses forces incomparables, ses aptitudes merveilleuses à des conquêtes meilleures, sinon plus durables que celles de la guerre, à la conquête de ses libertés et d'une puissance morale dont il y a eu peu d'exemples aussi éclatants dans l'histoire. Eprise d'un sol sur lequel elle trouve toutes les richesses, tous les produits propres à satisfaire ses besoins et même, à peu près, jusqu'à ses désirs ; jalouse de ce qu'elle appelait son bien-être, économe de sa richesse, la France était restée protectionniste par excellence. Renfermée dans l'étroit système douanier de l'ancien régime, rompue et habituée à ses exigences, elle se répandait peu au dehors, et l'on peut dire que, de 1815 à 1850, elle n'y était connue que par les produits de l'art et de l'imagination, dans lesquels sa supériorité était incontestable et incontestée.

Cependant le temps approchait où elle devait abandonner cette voie à la fois si tranquille et si bien tracée, mais, en même temps, si limitée, parce que ses forces trop accumulées ne pouvaient être comprimées plus longtemps. Il y a bientôt vingt ans, en effet, nous sommes sortis de cette vieille ornière ; nous en sommes sortis un peu violemment peut-être, selon notre habitude, et non sans laisser de profonds regrets dans plus d'un cœur français resté fidèle à son passé contemplatif, à ses hautes aspirations, resté fidèle surtout aux habitudes prises, qui, chez nous en particulier, constituent réellement une seconde nature. Mais ces regrets furent de courte durée, et l'on demeure stupéfait en voyant les chiffres qui accusent les résultats prodigieux de cette réaction, de cette expansion soudaine de la France à l'extérieur.

Le charme une fois rompu, nous avons voulu briser les entraves

qui avaient emprisonné si longtemps notre quiétude ; nous avons voulu marcher comme les autres, mieux que les autres, et nous l'avons fait à pas de géant.

Ainsi, notre commerce intérieur qui, en 1849, représentait en chiffres ronds une valeur de 1,600,000,000 fr., s'élève actuellement à 7,000,000,000. Le commerce extérieur, importations et exportations réunies, qui représentait, à la même époque, une valeur de 2,000,000,000, s'élève à 10,000,000,000. Nous avons aujourd'hui plus de 75,000 kilomètres de chemins vicinaux, à peu près le double de ce que nous possédions en 1849. De 3,546 kilomètres de chemins de fer, nous sommes arrivés à un réseau de plus de 16,260 kilomètres, dont le revenn net dépasse aujourd'hui 400,000,000 et qui nous ont coûté 7,637,325,546 fr. Notre production de houille, qui n'était, en 1851, que de 44 millions de quintaux métriques, représentant une valeur de 43 millions de francs, a atteint le chiffre de 122 millions de quintaux dont la valeur est de 144,000,000 de fr. Nous avons, en outre, fabriqué près de 30 millions de quintaux de fonte, fer, tôle, acier et d'autres métaux, d'une valeur de plus de 600,000,000.

Toutes ces productions ont donc triplé en quantité et en valeur. Le reste a suivi la même progression, et la fortune publique a atteint de telles proportions, qu'en ne l'appréciant ici que par un de ses côtés, on se bornera à faire remarquer que l'escompte de la Banque de France est monté de 1 milliard à 7,000,000,000 et que l'ensemble des valeurs mobilières françaises cotées à la Bourse représente aujourd'hui près de 19,000,000,000 [1].

Arrêtons-nous ici un instant, et cherchons à nous rendre un compte exact du terrain sur lequel, à l'avenir, doit s'exercer de préférence, cette activité prodigieuse de la France ; cherchons également à savoir dans quelle direction pourront être utilisées avec le plus de profit ses forces productives, comme aussi cette richesse de capitaux et de ressources de toute nature dont nous venons à peine d'indiquer les points les plus saillants et les sources les plus fécondes.

Si l'on jette les yeux sur une carte du globe, et que l'on regarde le littoral méditerranéen, on s'aperçoit que, de Gibraltar aux Dardanelles, il n'y a sur tout son pourtour que deux fleuves dont les eaux, capables de porter des navires d'une certaine dimension, puissent permettre à une navigation intérieure d'entrer en commu-

[1] *Progrès de la France sous le Gouvernement impérial*, 1869. Il est vrai qu'un instrument nouveau venait d'être mis à la disposition de l'homme civilisé, le chemin de fer. Si l'on fait le même travail statistique pour les autres pays de l'Europe, on verra que l'Allemagne, la Belgique et l'Angleterre ont, à proportion, marché d'un pas plu pressé que nous.

nication immédiate avec la Méditerranée. Ces deux fleuves sont le Nil et le Rhône. Le premier, parcourant l'Egypte du sud au nord, appartient à l'Afrique; le second reste donc seul et sans rival sur toute l'étendue des côtes de l'Europe[1].

Si maintenant on examine plus attentivement une carte de l'Empire français, on remarque, presque au milieu de son littoral méditerranéen, un golfe spacieux, profondément enfoncé dans les terres, bien abrité, et touchant à l'embouchure du Rhône : c'est le golfe de Fos. Cette rade immense et semi-circulaire est située entre Marseille à l'est et Cette à l'ouest, elle se développe, entre le port de Bouc et les attérissements du fleuve, sur 10 kilomètres en long et en large, avec un fond suffisant pour le mouillage des plus gros navires. Cette situation privilégiée, exceptionnelle d'un golfe aussi heureusement exposé avec un grand fleuve navigable pour voisin, devait attirer l'attention des hommes à larges vues. Dès la plus haute antiquité, Marius, et, de nos jours, Vauban et Napoléon I[er], en avaient parfaitement apprécié l'importance.

Dès le commencement de notre ère, le géographe Strabon, ravi de cette position merveilleuse, disait déjà dans son langage limpide et précis :

> Toute cette terre (la Gaule) est arrosée de cours d'eau qui découlent, les uns des Alpes, les autres des Cévennes et des Pyrénées, et vont se jeter, soit dans l'Océan, soit dans la Méditerranée (in nostrum mare). Les lits de tous ces fleuves sont, les uns à l'égard des autres, si heureusement disposés par la nature, qu'on peut aisément transporter les marchandises de l'Océan à la Méditerranée, et réciproquement, car la plus grande partie du transport se fait par eau, en descendant ou en remontant les fleuves; et le peu de chemin qui reste à faire par terre est d'autant plus commode qu'on n'a que des plaines à traverser.

Malheureusement, comme la plupart des fleuves qui se jettent dans les mers sans marées, le Rhône est fermé à son embouchure par une *barre*, c'est-à-dire par un bourrelet de sable et de limon qui, s'interposant entre la mer et le fleuve, constitue un obstacle insurmontable pour la navigation maritime. Cet obstacle, qui défie les efforts des hommes et la science des ingénieurs, s'opposait à des rapports faciles et continus entre l'intérieur de la France et la Méditerranée, neutralisant, en l'entravant, notre voie de communication la plus commode, la plus naturelle et la moins coûteuse. Nous nous trouvions ainsi privés de tous les avantages d'une situation maritime excellente et des mieux appropriées à l'exploitation

[1] Il est bien entendu qu'il n'est parlé ici que de la mer Méditerranée proprement dite, à l'exclusion de la mer Noire et de la mer d'Azof.

des grandes ressources de notre territoire. L'activité et les forces productives d'un aussi grand pays que la France ne pouvaient être pourtant annihilées. On a cherché à tourner la difficulté que l'on ne pouvait vaincre de front, et l'on a dirigé les produits du pays vers le nord, par les affluents du fleuve ; vers l'Océan, par le canal du Languedoc, de telle façon que les eaux du Rhône ont seulement été utilisées pour les besoins du trafic intérieur et local. Quant aux relations avec le port de Marseille, elles n'existaient que dans des cas très-rares et tout à fait exceptionnels.

On a pensé ensuite qu'il fallait tenter une autre entreprise et chercher une solution différente au problème. Cette nécessité se révéla surtout au commencement de ce siècle, à l'époque de la lutte mémorable et terrible de la France et de l'Angleterre, au moment où l'accès de l'Océan se trouvait fermé à notre marine marchande. C'est alors que Napoléon Ier résolut de recommencer l'œuvre de Marius en décrétant l'ouverture d'un canal de jonction entre la ville d'Arles et le port de Bouc ; mais ce canal, n'ayant qu'un tirant d'eau à peine suffisant pour le passage des barques d'un très-faible tonnage, resta presque sans aucun profit pour la navigation maritime ; de telle sorte que la belle, la magnifique nappe d'eau que présente le Rhône d'Arles à la mer, est demeurée, jusqu'à ce jour, à peu près complétement stérile. On comprend que, dans un pareil état de choses, tous les efforts de la batellerie du Rhône devaient se diriger vers le commerce intérieur, les transports maritimes lui étant interdits, soit à cause des difficultés de la passe du fleuve à son embouchure, soit même, quelquefois, à cause de l'impossibilité d'en sortir, soit encore à cause de l'élévation des prix qu'elle était obligée d'appliquer à ses transports, par suite de transbordements oûteux et d'autres manipulations également onéreuses.

Aussi toutes les marchandises encombrantes destinées à la navi-ation du Rhône devaient aller chercher un premier entrepôt temporaire à Marseille, et subissaient la charge de faux frais s'élevant au minimum à 15 francs par tonne, et pouvant atteindre jusqu'à 30 et 50 francs même, pour peu que cette marchandise restât à l'entrepôt un temps plus considérable. A ces dépenses excessives s'ajoutait encore le prix de transport de Marseille au Rhône, dont le taux variait selon la saison de 4 à 5 francs par tonne. Ce qui amenait ce résultat, que toute marchandise, quelle que fût sa nature, se trouvait être grevée d'une somme d'environ 20 francs, au minimum, avant de pénétrer dans les eaux du fleuve. Là, il fallait encore ajouter à cette première dépense le prix du transport proprement dit, qui variait naturellement selon la distance à parcourir entre la mer et le point de destination. Malgré ces nombreuses et sérieuses difficultés de la situation, le Rhône offrait encore, vers

1850, sur nne étendue de 390 kilomètres de parcours entre la ville de Lyon et la Méditerranée, le spectacle rassurant d'une flottille de plus de soixante navires à vapeur de cent cinquante à six cents tonneaux, qui sillonnaient sans relâche ses eaux rapides, donnant du travail à toutes les populations riveraines, et alimentant les industries du midi et du centre de la France.

Mais, sous l'impulsion puissante qui, vers cette époque, vint imprimer à l'industrie et au commerce français l'essor prodigieux dont les quelques chiffres cités plus haut donnent l'idée, cette situation des transports par eau, dans de telles conditions, ne pouvait guère durer. En effet, lorsque les chemins de fer ont commencé à se développer, et que, dans l'espace de quelques années, ils purent livrer à l'exploitation un réseau de 12 à 14 mille kilomètres, la batellerie du Rhône, comme toute la batellerie en général, se ressentit bien vite des nouvelles conditions faites aux transports de terre et eut à subir la concurrence terrible dont la menaçaient ces nouveaux et redoutables rivaux. Cette crise ne se fit pas attendre longtemps ; et, dès que Paris fut relié sans interruption à Marseille, nous voyons la batellerie du Rhône se désorganiser, s'amoindrir et presque disparaître ; et nous entendons sa voix qui s'élève et qui crie « qu'éfcrasée par les chemins de fer, plus de la moitié de ses navires on disparu ; que d'autres achèvent de pourrir dans les ports, et que quelques-uns seulement essayent, de temps en temps, une lutte improductive, dont l'issue ne pouvait être douteuse pour personne [1]. »

Cependant les chemins de fer, qui jetaient tout à coup cette perturbation extrême dans les relations commerciales et dans les anciens moyens de transport, les chemins de fer apportaient avec eux un ver rongeur dont on allait éprouver les ravages aussitôt que le ruit merveilleux de cette invention arriverait à sa maturité, c'est-à-dire aussitôt que ces grandes et puissantes artères atteindraient à peu près les limites de leur développement. L'établissement des chemins de fer coûtait très-cher et aboutissait à des dépenses dont le total peut effrayer l'imagination même de notre génération, bien tamiliarisée cependant avec les gros chiffres.

Ces dépenses ont atteint, à la fin de 1867, la somme de sept milliards, six cent trente-sept millions, trois cent vingt-cinq mille, cinq cent quarante-cinq francs (7,637,325,545 francs!) A côté de ce chiffre figurent aussi les frais d'exploitation, qui coûtent également fort cher et varient ordinairement de 30 à 45 0/0, car il existe là un matériel roulant énorme, une armée d'employés, des bâtiments considérables, et une étendue im-

1 Pétition à l'Empereur, de la navigation du Rhône. 1861.

mense des voies construites. Il y a donc usure, entretien, réparations, combustible brûlé, salaires, et, de plus, nécessité de tenir compte des intérêts du capital employé. Par conséquent, ce développement rapide, prodigieux, mettait les compagnies de chemins de fer dans la nécessité de surveiller de près leurs prix de transport, de manipuler leurs tarifs avec une grande prudence, en repoussant toute tentative de modification non justifiée et toute fausse manœuvre. Elles étaient obligées de se tenir en garde contre toute détermination prise avec trop de précipitation, et le soin attentif apporté à l'étude de leurs tarifs leur a donné la conviction absolue qu'il leur était interdit de dépasser une certaine limite de concession, et d'abaisser les prix de leurs transports au-dessous d'un certain niveau, sous peine d'exécuter ces transports sans aucun bénéfice pour elles, c'est-à-dire avec perte, si l'on veut bien remarquer que les dépenses ne s'arrêtent jamais.

Dès lors, une réaction lente, insensible, presque inaperçue au début, commençait à se produire. Si, dans le principe, on a pu craindre que les chemins de fer n'entravent la prospérité de la navigation fluviale à vapeur, c'est le contraire qui tend à se manifester aujourd'hui sous l'impulsion du progrès de la richesse générale. Déjà, on a pu constater qu'en 1868 le tonnage des bateaux naviguant sur les fleuves, rivières et lacs s'est élevé de 29,636 à 32,318, et celui des tonnes de marchandises transportées, de 1,421,035 à 3,474,801.

Quant à la navigation du Rhône, elle n'a pris qu'une part insignifiante à cette heureuse réaction ; c'est que d'autres destinées lui sont réservées, et qu'elle se trouve dans des conditions différentes de celles de la plupart des voies navigables; il lui faut l'accès de la mer, un accès libre, facile, praticable en toute saison et par tous les temps, sans quoi elle est condamnée à périr. Or, jusqu'à ce jour, elle a été enfermée dans un cercle infranchissable pour elle, quels que fussent ses efforts et ses sacrifices. Placée au milieu de chemins de fer qui vont toujours en l'enserrant de leur réseau, elle était condamnée à un cabotage intérieur peu étendu, peu productif, et réduite au service à peu près exclusif de Lyon à Arles. C'étaient là ses limites. Elle avait beau contempler les richesses accumulées dans les grandes et industrieuses cités de la vallée du Rhône, ces villes repoussaient des services insuffisants, car ce que réclame leur activité, c'est la Méditerranée, c'est la mer, ce sont les marchés du monde, auxquels, en jetant leurs riches produits, elles pouvaient demander en échange tous les trésors de la production étrangère. Que pouvait à cela la navigation du Rhône, descendue en quelques années de la plus grande prospérité à un transport de 150,000 tonnes à peine, chiffre considérable encore, sans doute, mais subordonné à toutes les difficultés, à tous

les mécomptes que lui créait l'impossibilité de se livrer au trafic extérieur ? D'une part, les navires de mer ne pouvant entrer dans le Rhône, de l'autre les bateaux du fleuve ne pouvant tenir la mer : il en résultait que la marchandise, désirant prendre la voie d'eau pour se rendre de la Méditerranée dans l'intérieur de la France, devait être débarquée à Marseille et subir les frais accessoires écrasants dont les chiffres ont été indiqués ci-dessus. Ceci n'était, en somme, qu'une question d'argent, mais il existait d'autres entraves qui achevaient de rendre cette situation tout à fait intolérable. En effet, cette marchandise débarquée à Marseille était chargée sur des chalands spéciaux destinés à la transporter à Arles, après avoir franchi la barre fluviale. Puis, transbordée de nouveau sur les bateaux du Rhône, cette marchandise remontait à Lyon. L'opération contraire avait naturellement lieu pour toute marchandise qui voulait emprunter la voie navigable pour se rendre de l'intérieur de la France dans la Méditerranée, c'est-à-dire qu'il fallait opérer un débarquement à Arles, transborder ensuite sur les chalands jusqu'à Marseille, et, enfin, opérer un second transbordement dans cette ville, sur les bâtiments de mer, qui remettaient leurs chargements à sa destination. Dans de telles circonstances, la lutte que soutenait l'industrie fluviale contre l'industrie des chemins de fer devait se ressentir de la violence et de l'animosité que la partie lésée dans ses intérêts apportait dans la discussion et dans la défense de ses droits. Le conflit dégénéra bien vite en plaintes et en récriminations d'une extrême et stérile vivacité.

Cette guerre à outrance faite dans la vallée du Rhône à la Compagnie de la Méditerranée et à ses tarifs ne pouvait guère aboutir qu'à des résultats tout à fait insignifiants. Elle avait, en outre, le grand désavantage de détourner l'attention générale du seul but pratique et sérieux que devait poursuivre la batellerie du Rhône : l'*ouverture de ce fleuve à la grande navigation maritime.* Toute autre combinaison était vaine.

« Quand les chemins de fer n'existaient pas, écrit M. Clapier [1], la vallée du Rhône était pour la marchandise le seul moyen de pénétrer dans l'intérieur de la France, et, par les canaux qui s'y rattachent, en Suisse et dans la vallée du Rhin. C'était là une situation privilégiée, contre laquelle rien ne pouvait prévaloir. » Ce qu'il importait de rechercher, c'était le moyen de reconquérir cette situation. Or, elle n'était point dans les tarifs des chemins de fer : elle était tout entière dans la barre du Rhône. Les chemins de fer domineraient toujours, cela est incontestable, les transports à grande vitesse ; « mais comme, pour la marchandise, dit encore

[1] *Marseille. Son Passé, son Présent et son Avenir,* par M. Clapier. 1863.

avec beaucoup de raison M. Clapier, la question de bon marché domine, en général, la question de vitesse, et comme cette marchandise ne craint pas la mer, elle préférera toujours (sauf quelques articles riches) le port le plus voisin du lieu de consommation, et nous ajouterons, la voie la plus directe, la plus facile, la moins chère pour atteindre ce point. »

Il fallait donc abandonner cette lutte stérile avec les chemins de fer et tourner tous ses efforts vers un seul but, vers la mer. Il fallait chercher, par tous les moyens, à s'en faire ouvrir l'accès. Là était l'avenir, non-seulement de la navigation du Rhône, mais de toutes celles qui s'y rattachent et sillonnent les nombreux cours d'eau et les canaux en relation avec notre grand fleuve méditerranéen. Tous ces cours d'eau, tous ces canaux, semblables à de puissants suçoirs, sont destinés, en s'appuyant sur nos frontières de l'ouest, du nord et de l'est, à attirer vers la vallée du Rhône et vers la Méditerranée tous les produits étrangers qui, réunis à ceux de notre pays, doivent apparaître sur les marchés de cette mer, où le pavillon de la France est destiné à tenir le premier rang. C'est ce but qu'il fallait atteindre, et que la prévoyance de tous les gouvernements qui se sont succédé en France depuis le premier Empire a poursuivi par des voies et par des moyens divers, et avec des succès qui n'ont jusqu'à présent répondu ni aux besoins du pays, ni aux résultats qu'il était en droit d'attendre.

Après la révolution de 1830, on s'est beaucoup occupé, en France, des voies navigables, des questions d'endiguement et de régularisation de nos principaux cours d'eau, du creusement et de l'amélioration des canaux, mais ces questions, toujours pendantes, sont restées, pour ainsi dire, constamment à l'ordre du jour de nos assemblées législatives, sans jamais aboutir à une solution sérieuse et véritablement utile. Les propositions et les projets se succédaient presque sans interruption ; et parmi ces derniers se faisaient surtout remarquer : 1° un amendement de 1835 sur la loi des canaux ; 2° un projet du 17 mars 1837 ; 3° la proposition de MM. Teste et Joubert déposée dans la session de 1838, et 4° enfin, le projet de loi sur l'encaissement des cours d'eau présenté par le gouvernement en 1842. Cependant, tous ces projets, toutes ces améliorations ne devaient avoir à peu près aucune influence sur la navigation du Rhône, subordonnée qu'elle était à l'état impraticable et inaccessible des embouchures de ce fleuve, surtout pour les navires d'un certain tirant d'eau. Aussi, des idées plus larges, plus élevées que de simples moyens d'amélioration locale et intérieure de son cours, ont été émises à cette époque, et il n'est pas sans intérêt de rappeler ici quelques-unes de ces propositions qui semblaient alors hardies, et qui paraissent toutes simples et toutes naturelles aujour-

d'hui que la plupart d'entre elles se trouvent exécutées et mises en pratique.

M. Aristide Dumont, ancien élève de l'Ecole polytechnique, présentement ingénieur en chef des ponts et chaussées, écrivait à cette époque :

L'importance de la ligne du Rhône, comme voie commerciale, n'a jamais été contestée, et de tout temps elle a été la grande route du Midi. Ainsi Strabon disait, en parlant des communications fluviales de la Gaule : « Le Rhône, surtout, a un avantage marqué sur les autres fleuves pour le transport des marchandises, non-seulement parce que ses eaux communiquent à plusieurs autres rivières, mais encore parce qu'il se jette dans la Méditerranée, qui l'emporte sur l'Océan, et qu'il traverse la plus riche contrée de la Gaule. » De hardis navigateurs n'avaient point doublé encore le cap de Bonne-Espérance, et le Rhône était alors la seule route de l'Inde pour les nations de la Gaule, de l'Allemagne et de la Grande-Bretagne.

Mais les siècles ont passé, et cette importance existe toujours ; et, comme alors, le Rhône doit être encore la grande route de l'Orient.

La plus grande voie commerciale et politique du monde civilisé, qui doit réunir la vieille civilisation orientale qui s'écroule à l'activité européenne, qui s'élève, c'est celle qui, partant de l'Angleterre, traverse le continent et vient aboutir au fond de l'Asie, vers les Indes. Cette grande voie manque encore au monde et n'existe qu'en projet, et jusqu'à ce jour le commerce et la pensée ont doublé le cap de Bonne-Espérance. Mais il n'en sera pas toujours de même : le moment est venu où l'industrie intelligente s'est jetée dans la politique, et les peuples, malgré eux, poursuivent dans leur marche un but commercial et industriel ; c'est la destinée et l'esprit du siècle.

Quand on examine attentivement une mappemonde, on aperçoit plusieurs directions capitales qui peuvent devenir dans l'avenir la base de cette grande communication qui, traversant le vieux monde, de l'Orient à l'Occident, serait un tronc puissant de pensée et d'action qui, rayonnant en tous sens, hâterait la civilisation des peuples.

La première, celle à laquelle tout l'avenir de notre pays est attaché, part de Londres et vient au Havre ; de là, gagne Paris par la Seine, puis Lyon, par les chemins de fer ou les canaux, descend le Rhône jusqu'à Marseille ; de Marseille, court à Alexandrie, sur les eaux de la Méditerranée, franchit l'isthme de Suez par un canal à grande section, traverse la mer Rouge, qui semble ainsi s'être allongée à plaisir, puis, enfin, doublant Moka, entre dans la mer des Indes par les eaux de celle d'Oman.

Arrêtons-nous un moment sur cette magnifique direction, car elle unit les deux mobiles de la destinée du monde : l'activité industrielle de la race anglo-saxonne et la rapide et hardie pensée de la France. C'est avec ces deux puissances qu'elle viendrait à bout de la civilisation de l'Orient ; c'est la voie la plus facile, celle que la nature et la destinée des peuples ont semblé vouloir tracer elles-mêmes.

Puis, traçant d'autres voies de communication à travers l'Allemagne, vers l'Archipel, vers Constantinople, la mer Noire et l'Asie centrale. M. Dumont arrive à celle au sujet de laquelle ses prédictions, récemment accomplies, ne sont pas la partie la moins étrange et la moins surprenante de ce petit volume.

Enfin, poursuit-il, pour compléter ce tableau, je citerai une dernière voie bien reculée dans l'avenir il est vrai, mais qui ne doit point manquer à la civilisation du monde : c'est celle qui descend dans la mer Caspienne par les grands fleuves de la Russie, traverse ce lac immense sur toute sa longueur, et, par un réseau de grands chemins de fer jetés dans les contrées barbares d'Hérat et de Caboul, gagne l'Indus [1].

Mais, conclut M. Dumont, il n'est aucune de ces voies qui soit aussi sûre, aussi rapprochée d'une réalisation complète que la ligne d'Alexandrie, par Marseille, Lyon, Paris et le Havre. La plus grande partie de son parcours est établie sur les mers, et, sous ce rapport, elle est plus économique, car la marche n'est pas plus difficile, quelle que soit la direction des transports ; par suite, elle est aussi plus rapide. C'est par le Rhône que les Etats de la Confédération germanique, que la Belgique, que la Hollande peuvent le plus facilement communiquer avec les eaux de la Méditerranée. Des chaînes élevées n'existent plus ici, et font place à des montagnes déprimées qu'un grand canal franchit déjà (le canal du Rhône au Rhin).

Sur les territoires étrangers, nous ne rencontrons que l'isthme de Suez. Si la prépondérance de la France était réelle en Egypte, un des plus beaux fleurons de la politique et de la diplomatie serait sans doute de placer ce passage exclusivement entre les mains de la France ; mais nous sommes malheureusement bien éloignés encore de ce résultat, dont la possibilité semble aussi incertaine que reculée dans l'avenir.

Ainsi, en résumé, la canalisation du Rhône se lie d'une manière intime à la ligne de communication la plus grande et la plus féconde qu'il soit possible d'imaginer et d'établir ; elle fait partie de cette immense route, par laquelle le monde nouveau communiquera son activité d'action aux populations énervées de l'Orient. C'est par là que la pensée de la France, unie à l'activité industrielle de l'Angleterre, doit marcher un jour à la

[1] On lit dans l'*Invalide russe* du mois de décembre 1869 : « L'ancienne idée de fonder une station commerciale sur les bords sud-est de la mer Caspienne est aujourd'hui réalisée. Un détachement de l'armée du Caucase, sous le commandement du colonel d'État-major Stolétoff (en tout 1,500 hommes), a été expédié le 29 octobre par la voie de mer, au port de Pétrowsk. Ces troupes ont heureusement traversé la mer Caspienne sur les navires de la Compagnie de la navigation à vapeur le *Caucase* et le *Mercure*, et des 5 à 7 novembre, ont débarqué par la baie de Krasnovodsk, dans la vallée de Kouvodah, près des puits Schahadam Suidjikoui, et non loin du fameux puits de Balkoui. Après le débarquement, on a commencé les travaux d'occupation sur l'emplacement de notre future colonie commerciale. Les relations avec les Indigènes sont amicales. »

conquête de ces vieux empires qui croulent et de ces vieilles croyances oubliées. Enfin, s'il était nécessaire de s'arrêter encore à cette question, je dirais en terminant que la conquête de l'Algérie est venue donner une importance aussi immédiate que nouvelle à la ligne de Paris à Marseille.

N'oublions pas, en lisant ces lignes, que nous sommes en 1842, et rendons justice à ceux dont l'esprit pénétrant a pu, dès cette époque, comprendre et indiquer cette large et grande voie dans laquelle nous marchons actuellement ; car il serait injuste de ne pas reconnaître le sens profond de ces aperçus. Chose étrange ! A l'exception du réseau des grands chemins de fer qui ne sillonne pas encore ces vastes plateaux, les prévisions, pour ne pas dire les prédictions si sûres de M. Dumont, quant à la dernière voie, celle qui descend de la mer Caspienne, ont été réalisées presqu'en même temps que le percement de l'isthme de Suez. Quant à ce qui concerne l'amélioration de la navigation du Rhône, M. Dumont se prononce pour le système d'encaissement ou d'endiguement du cours de ce fleuve, et propose même quelques solutions techniques à cet effet ; c'est également ce qui s'effectue aujourd'hui avec un succès qui donne les plus légitimes espérances pour l'avenir. Toutefois, le système de l'endiguement qui convient parfaitement à l'amélioration de tout le cours du fleuve jusqu'à la mer, par des raisons qu'il serait beaucoup trop long de développer ici, ne convient plus du tout pour la solution du problème de son embouchure ; aussi, toutes les tentatives qui ont été faites dans ce sens à diverses époques, et de nos jours encore, sont-elles demeurées sans résultat.

Tous ces essais entrepris, suspendus et repris plusieurs fois encore, ne furent définitivement abandonnés qu'alors que les travaux d'endiguement de l'embouchure du Rhône, commencés en 1852 et terminés en 1857, eurent, après avoir occasionné une dépense de plus de 1,500,000 fr., prouvé, par leurs résultats négatifs, la haute sagesse et la perspicacité scientifique de Vauban, qui déclarait « les embouchures du Rhône *incorrigibles*[1]. »

Il fallait donc chercher un autre moyen de donner au problème une solution qui devenait chaque jour plus urgente et plus indispensable. Bien avant que les derniers essais d'endiguement du Rhône dont nous venons de parler fussent mis à l'étude, et même avant l'époque où M. Dumont publiait le remarquable travail sur la canalisation du Rhône dont on vient de lire quelques extraits, il se trouva en France un homme entreprenant et riche, qui, animé du désir d'employer utilement son existence indépendante et sa

1 Les embouchures du Rhône, pour lesquelles on a fait tant de dépenses, et *qui sont et seront toujours incorrigibles*, ne seraient plus d'aucune considération si ce projet (le canal du Languedoc) avait lieu. (*Oisivetés de M. de Vauban.* Paris, 1843).

fortune, vint, dans la Camargue, tenter quelques essais pour fertiliser, par l'irrigation et le dessèchement, le sol de ce pays, dont la richesse semblait promettre les fruits les plus heureux. Il s'aperçut bientôt que tous ces essais partiels, que toutes ces tentatives isolées, appliquées à une étendue de terrain aussi vaste que celui de la Camargue, ne pourraient guère aboutir aux résultats qu'il avait rêvés ; qu'une entreprise particulière, dans ce pays vierge, resterait aussi infructueuse pour celui qui l'aurait tentée que pour le pays lui-même, et qu'il ne fallait rien moins que l'action puissante d'un grand gouvernement pour mener à bonne fin une œuvre aussi colossale. Il acquit, en un mot, la conviction que, pour faire changer la face des choses, il fallait non-seulement de l'argent mais des bras. Or, pour que l'homme tentât ici comme il a tenté, comme il tente encore, en Amérique et ailleurs, le défrichement de la terre et la fondation de vastes établissements agricoles et industriels, il fallait qu'il eût à proximité, à sa portée, un débouché ; non pas un débouché douteux et problématique, mais un débouché sûr, capable d'assurer, par un libre accès à la mer, l'écoulement de tous ses produits, et de lui amener tout ce qui serait nécessaire à ses besoins et à ceux de son exploitation. C'est alors que, étudiant le pays, sa nature, son climat, ses conditions économiques et topographiques, il fut conduit, par sa propre et directe initiative, à cette conclusion que Vauban avait déjà exprimée, que le seul moyen de rendre la culture, la vie, la prospérité au delta du Rhône était de creuser un canal reliant le Rhône à la mer. L'entreprise était belle et grandiose ; elle n'était pas impossible, puisqu'elle était indiquée par des esprits aussi pratiques et aussi vastes que ceux de Vauban et de Napoléon I[er] ; elle n'était point difficile si l'on trouvait des capitaux, qui voulussent se prêter à une entreprise destinée, non-seulement à régénérer le delta du Rhône, mais encore, ce qui était mille fois plus grand, plus beau, plus enviable, à relever la marine française dans la Méditerranée et, par suite, dans le monde entier. Aussi frappa-t-elle vivement l'imagination ardente de cet homme hardi et entreprenant. Une fois cette idée clairement arrêtée dans son esprit, il résolut de la poursuivre avec la plus énergique, la plus infatigable persévérance ; et il a tenu parole.

Ceci se passait à une époque où notre marine marchande, désorganisée et affaiblie par les révolutions et les guerres, commençait à peine à se relever de son anéantissement. Dans une telle situation, il était naturel que les efforts du pays se portassent de préférence sur les ports et les établissements de nos côtes maritimes déjà connus, car les souvenirs de leur puissance et de leur grandeur passées étaient un gage certain de la nouvelle ère de prospérité qui pouvait leur être réservée. Aussi fallait-il à l'homme d'initiative dont nous

parlons une foi vive, une confiance entière dans l'avenir de l'idée qu'il avait conçue et à laquelle il était résolu de consacrer désormais son intelligence, en dépit des difficultés dont les préjugés, les passions, les intérêts, les jalousies particulières et locales devaient nécessairement hérisser sa route. Mais, de même que M. Ferdinand de Lesseps s'est montré inébranlable dans l'œuvre du canal de Suez, de même, M. Hippolyte Peut est demeuré ferme dans la lutte de près de *vingt-cinq* ans qu'à la honte de notre époque il lui a fallu soutenir dans son propre pays, et contre ceux-là mêmes dont le devoir était de lui prêter aide et appui pour mener à bonne fin le projet du canal et du port Saint-Louis.

Seul d'abord, bien plus, ainsi qu'il arrive souvent quand on touche à de grands intérêts, ayant à peu près contre lui tout le monde : l'administration, les ponts et chaussées, les ingénieurs, les plus redoutables compagnies industrielles et financières de l'Europe, des hommes puissants inféodés à ces compagnies, des villes entières, il accepta bravement le combat. Il ne pouvait espérer réussir qu'à force d'énergie, de volonté, d'activité; il n'hésita pas ; il se fit écrivain et journaliste ; il multiplia les notes, les mémoires, les brochures ; il se fit voyageur; il parcourut la vaste région qui s'étend de la Méditerranée à la Loire et au Rhin ; il visita les villes importantes du Midi, du centre et de l'Est de la France ; il lia des rapports avec les hommes les plus entreprenants et les plus intelligents de ces contrées si riches et si fécondes en esprits d'élite. Il remua les âmes, persuada les esprits par sa parole sincère et convaincue, convoqua des réunions d'hommes spéciaux, provoqua des pétitions, entraîna les chambres de commerce, les conseils généraux, les conseils municipaux : à tous il montrait ce vieux Rhône qui, après avoir rendu autrefois tant et de si précieux services, coulait aujourd'hui stérile au milieu de ces magnifiques contrées dont il avait fait jadis la prospérité et dont, avec le ferme concours des populations intéressées, il pourrait redevenir la richesse et l'orgueil.

Les esprits s'émurent aux accents de l'ardent promoteur ; malgré les intrigues, les manœuvres et les attaques dirigées contre ses projets et contre lui; le jour commençait à se faire dans les intelligences même les plus rebelles. On commençait à comprendre toute la portée de cette entreprise, non-seulement pour les pays traversés par le Rhône et situés dans le voisinage de la Méditerranée, non-seulement pour la navigation de ce grand fleuve, si longtemps arrêtée et rendue impuissante, mais encore pour la patrie, pour la France, pour notre domination sur cette mer que les vieux Gaulois appelaient déjà leur lac, et dont nous, nous devons faire un lac français, notre mer à nous, comme l'appelle Strabon, *nostrum mare.* Il n'était plus seul, tout le monde dans le centre et dans le Midi de la

France connaissait son idée, en appréciait l'importance ; et déjà des voix s'élevaient qui prêchaient comme lui, plus haut que lui ; il s'appelait dès lors *légion*, et marchait en faisant marcher sa grande et utile conception.

Pour affronter et soutenir une telle lutte, il fallait être vigoureusement trempé, profondément convaincu de la justesse de sa pensée, et animé d'une résolution que rien ne pût faire fléchir. L'homme auquel nous faisons allusion fut tout cela, puisqu'il resta debout et toujours sur la brèche ; il eut encore la plus grande des vertus humaines, cette mère de toutes les merveilles : la persévérance. Il renoua mille fois la chaîne mille fois rompue de ses combinaisons ; cent fois il crut sa tâche accomplie, son œuvre achevée, et cent fois il se vit condamné à la recommencer. Car les promesses et les belles paroles ne lui manquèrent pas ; mais si des études étaient ordonnées, même commencées, ces études s'arrêtaient tout à coup, comme en vertu d'ordres secrets inspirés par des adversaires insaisissables ; il passait ainsi de l'espoir à l'incertitude, n'abandonnant néanmoins jamais son idée, conservant toujours sa foi et son courage. Ce qui éprouvait le plus son âme, c'était moins la crainte d'un insuccès que l'inquiétude de voir sa grande et belle pensée n'aboutir qu'à des entreprises douteuses, à des demi-mesures d'exécution. Suivant, en effet, la nature des travaux entrepris et des combinaisons adoptées, cette idée courait le risque d'être dénaturée et compromise à tout jamais.

La solution de l'éternel problème de la navigation du Rhône, par l'ouverture d'un canal à la mer, était évidemment la seule pratique, la seule utile, la seule réellement indiquée par la raison, aujourd'hui surtout que les bâtiments d'un fort tonnage sont devenus d'un usage général dans la marine de tous les peuples. Il fallait donc faire les derniers efforts pour empêcher que cette grande idée ne vînt à succomber dans des tentatives incomplètes ou mal conçues. Heureusement, sous l'impulsion nouvelle qu'avait reçue la France, en présence du but qu'il s'agissait d'atteindre, l'esprit public, nous l'avons dit, s'était vivement ému. Les pétitions, les demandes, les sollicitations arrivaient de toutes parts aux pieds du trône ; les Conseils généraux, les Chambres de commerce d'une grande partie de la France et de toute l'Algérie prenaient des délibérations, émettaient des vœux ; et leurs voix, de plus en plus pressantes, étaient enfin entendues par le chef de l'Etat, dont l'esprit se montre toujours sympathique aux œuvres de progrès, surtout quand elles ont un caractère d'utilité nationales.

Le 10 mai 1863, le *Moniteur universel* publiait un décret impérial, signé le 9, portant en substance : « Qu'il serait procédé par l'Etat à l'exécution d'un canal de la Tour Saint-Louis à l'anse du *Repos*,

dans le golfe de Fos, et que la dépense des travaux, évaluée à 8,000,000 de francs, serait imputée sur le budget du ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ! » C'était le couronnement de l'œuvre de l'infatigable promoteur ; c'était le but que son âme ardente avait poursuivi à travers tant de vicissitudes, tant de difficultés et tant de mécomptes, pendant vingt ans d'une vie vouée presque tout entière à cette idée. Aujourd'hui, au moment où nous écrivons ces lignes, cette œuvre est presque achevée ; elle va s'unir, à travers la Méditerranée, à cette autre ouvrage gigantesque, le canal de Suez ; et, grâce à la persévérance de deux hommes sortis des entrailles et du sang de cette vaillante race gauloise qui, plus d'une fois déjà, a fait le tour du monde, nous voilà de nouveau sur cette grande route des Indes ; Calcutta, Yeddo, Saïgon, sont presque aux portes de notre vieille Lutèce.

II

En ouvrant enfin le Rhône à la grande navigation maritime, le canal Saint-Louis fera honneur, non-seulement à son nom, mais encore au pays auquel il appartient et au gouvernement qui l'a fait exécuter.

Sa situation, comme nous l'avons déjà fait remarquer, est admirable sous tous les rapports, et répond parfaitement à toutes les espérances qui se rattachent à son avenir. Qu'on veuille bien jeter les yeux sur une bonne carte de la vallée du Rhône, et l'on verra, vers l'extrémité de son cours, ce grand fleuve former un vaste bassin, où le courant de ses eaux est presque nul, et où, sur 14 à 15 kilomètres de longueur et 4 à 500 mètres de largeur moyenne, on ne trouve pas moins de 6 à 9, et même 10 mètres de profondeur d'eau. Ce bassin, qui ressemble plutôt à un lac qu'à un fleuve, constitue un véritable et magnifique port de mer intérieur parfaitement abrité, et qui, par ses dimensions, est capable de recevoir toute la marine commerciale de la France. Malheureusement, la barre qui existe à l'embouchure du fleuve en avait jusqu'à présent complétement fermé l'entrée à la grande comme à la moyenne navigation maritime. Le canal qui vient d'être exécuté et qui, dans quatre ou cinq mois, sera livré à la navigation, a eu précisément pour but de triompher de cet obstacle en le tournant.

Ce canal prend naissance sur la rive gauche du fleuve, à l'endroit où s'élève une construction appelée la *Tour Saint-Louis*, à environ 8 kilomètres au-dessus de la barre et 40 kilomètres en aval d'Arles,

pour de là se diriger en ligne droite, de l'ouest à l'est, sur la rade de Fos, où il aboutit précisément en face du port de Bouc, dans cette partie du golfe à laquelle les marins, en raison du calme dont on y jouit par les plus gros temps, ont donné depuis plus d'un siècle le nom caractéristique d'anse ou de baie *du Repos*. Il n'a que 3,300 mètres de longueur, plus un chenal de 960 mètres aboutissant à un avant-port qui le termine du côté de la mer. Cet avant-port est formé par deux jetées destinées à le prolonger dans le golfe de façon à atteindre des fonds de 8 à 9 mètres. Sa largeur est de 60 mètres à la ligne de flottaison, et sa profondeur de 6 à 7 mètres. Construit dans de telles conditions, le canal Saint-Louis offrira à la navigation maritime une véritable embouchure artificielle aisément praticable, et, de plus, affranchie de toutes les entraves, de toutes les difficultés, de tous les périls inhérents à l'embouchure naturelle.

Il fallait que ces grands travaux fussent exécutés pour que le plus beau fleuve de France, condamné jusqu'à présent à couler impuissant et presque inutile, à travers l'un des pays les plus riches et les mieux cultivés du monde, fût arraché à son inaction et rendu désormais à sa destination naturelle, qui est de porter la vie et l'activité industrielle dans tous les départements du midi et du centre de la France, et de nous mettre en relations directes avec le commerce de l'univers entier. Mais tous ces avantages sont encore rehaussés par la situation unique de la baie à laquelle aboutit ce magnifique canal et qui forme un précieux port de refuge dans la mer même où débouche son ouverture extérieure. Un homme compétent a fait à ce sujet de judicieuses observations sur la position et la nature de cette baie qui répond si bien au nom de *Repos* que lui ont donné les populations maritimes de ces parages de la Méditerranée, si tourmentés et si dangereux. Les renseignements clairs et précis que M. Regnier, lieutenant de port à Bouc, a donnés sur la tenue et la sécurité de la baie du *Repos*, ne laissent aucun doute sur l'excellence de la position.

En cas de mauvais temps, dit-il, lorsque le vent souffle au sud-est, on ne sent que trop combien il serait nécessaire d'avoir, à l'ouest de Marseille, un port de refuge. Les navires ne pouvant, à cause de la violence du vent, porter beaucoup de toile, éprouvent une forte dérive, et le courant les porte généralement dans le nord-ouest, et très-souvent avec une grande vitesse. Le port de Bouc n'a pas assez de profondeur à son entrée pour permettre à un navire calant plus de 5 mètres de donner dans la passe; et, à défaut de ce port, il n'y a sous le vent que le port de Cette dans la passe duquel on ne peut se hasarder sans danger, à cause de la grosse mer qu'on y rencontre presque toujours par un mauvais temps de sud-est.

De grands navires à voiles, de grands bateaux à vapeur et même des vaisseaux de guerre peuvent, avec un mauvais temps de sud-est, se trouver sous le vent de Marseille et ne pouvoir en prendre ni le port, ni le mouillage. Non-seulement la grosse mer du vent, mais encore la grosse mer du large, jointe aux courants qui portent au nord-ouest sur tout le gisement de la côte, occasionnent un grand nombre de naufrages.

Il n'y a que le mouillage du golfe de Fos, appelé *le Repos*, qui présente un refuge aux navires dans le mauvais temps. Le courant, qui porte au nord-ouest du cap Couronne, au fond du golfe, tourne de droite à gauche, et porte au vent sur tout ce mouillage du Repos ; mais les navires qui cherchent ce mouillage ne doivent pas caler plus de 6 mètres ; au dessus de ce tirant d'eau, ils sont forcés de mouiller plus au large, et par conséquent plus à découvert. Ce qui permet aux navires ayant un tirant d'eau de 3 à 5 mètres de s'abriter plus en dedans du mouillage, c'est un haut fond, formé depuis quelque temps par les dépôts du Rhône. Du reste, le fond du mouillage est partout de vase dure, d'une bonne tenue, et les chaînes ne font jamais une très-grande force, par cette circonstance que le courant, comme il est dit ci-dessus, dévie de droite à gauche.

Le mouillage du Repos est très-facile à prendre, soit de jour, soit de nuit ; il se trouve est et ouest avec le phare de la tour de Bouc. Pour prendre ce mouillage pendant la nuit, en venant du large, on n'a qu'à gouverner au milieu du golfe de Fos. Dès que l'on reconnaît le phare de la tour de Bouc, on continue à courir dans le golfe jusqu'à ce qu'on relève ce même phare à l'est du monde, en conservant le phare à l'est. On doit observer de faire route avec une très-petite voilure, pour avoir un sondage exact, afin d'aller mouiller sur un fond proportionné à la dimension ou au tirant d'eau du navire [1]. »

Tel est l'ensemble de cette situation admirable et peut-être unique, sinon dans le monde, du moins dans la Méditerranée. Dans un pays désert, elle aurait bientôt attiré une population nombreuse et une activité commerciale et industrielle considérable ; quels prodigieux résultats ne devons-nous pas attendre en pensant qu'elle est échue en partage à la France !...

Il nous suffira de citer ici deux exemples seulement pour montrer l'influence que la situation avantageuse d'un port disposé à l'embouchure d'un grand fleuve et pourvu de communications rapides et à bon marché avec l'intérieur d'un pays productif et riche, peut exercer sur son avenir.

Au commencement du siècle dernier, New-York n'était qu'une petite et assez pauvre bourgade, à laquelle sa riche et superbe voisine, la ville de Boston, devait inspirer une grande envie et un grand sentiment d'humilité. Or, New-York, aujourd'hui, grâce aux avantages naturels de son port ; grâce aux travaux d'améliora-

Rapport à l'Amiral Hamelin, ministre de la marine. 1858.

tion exécutés avec intelligence et à propos ; grâce enfin à l'esprit d'initiative des Américains du Nord, est devenue la première cité du Nouveau Monde ; et Dieu sait si elle a quelque chose à envier, non-seulement à ses voisines, mais aux plus magnifiques métropoles du monde entier !

Un autre exemple, plus près de nous, montrera que nous ne sommes pas moins capables que les hommes de la race anglo-saxonne de créer des villes et de profiter des avantages de la mer. Saint-Nazaire n'était, il y a vingt ans, qu'un triste hameau sur une plage triste et désolée. Aujourd'hui, Saint-Nazaire est une ville grande et opulente, où s'élèvent des entrepôts immenses, où se dressent de somptueux édifices. Qui aurait jamais cru que cet humble bourg porterait un jour ombrage à l'opulente ville de Nantes ? Nous verrons prochainement se reproduire le même phénomène sur cette plage de la rive gauche du Rhône dont les terrains, jusqu'à ces dernières années, pauvres et abandonnés, avaient pourtant tenté l'espoir d'une âme ardente qui, sur la foi de destinées peu comprises alors, mais que lui révélait l'avenir, avait, comme je l'ai dit, sacrifié sans hésiter sa fortune et sa vie. Nous apprenons, en effet, qu'une société d'hommes intelligents, disposant de grands capitaux, d'une grande influence et doués, non moins que notre grand initiateur, d'une foi entière et motivée dans l'avenir réservé au port Saint-Louis, va procéder incessamment à la fondation d'une ville appelée, comme toutes ces autres jeunes et belles parvenues dont nous avons parlé, à rivaliser avec ses voisines, et, si la fortune lui sourit, à conquérir ce sceptre envié de la domination des mers que tant de cités célèbres ont possédé jadis, mais que le temps et les circonstances ont fait tomber de leurs mains.

La situation géographique de New-York a été pour beaucoup dans son immense fortune.

Cette ville est assise, comme on sait, sur la rivière de l'Hudson, dont l'embouchure est profonde et d'un accès facile ; elle est reliée aux lacs intérieurs et à l'Ohio par des canaux qui lui amènent les produits du Nord et des plaines du Mississipi ; et cette situation a été améliorée encore par de nombreux chemins de fer qui y aboutissent, et par cette activité commerciale et industrielle des Américains auxquels il suffit d'ouvrir un débouché pour qu'ils le transforment incontinent en un vaste et florissant marché. Si l'on veut examiner quelle est la situation de la cité qui commence à s'élever à l'embouchure du Rhône, on verra qu'elle a une certaine analogie avec celle de la plus grande ville du Nouveau Monde. Nous n'avons plus à revenir sur la question topographique. Les témoignages les plus compétents désignent ce port comme le plus sûr et le plus faci-

lement accessible de tous les ports de la Méditerranée. Il a donc tout ce qu'il faut pour posséder la domination de la mer.

D'un autre côté, quelles sont ses communications avec l'intérieur du pays? Ce n'est plus comme à New-York, dont les relations, très-grandes sans doute, se trouvent cependant limitées sur certains points par de vastes étendues de pays presque déserts; c'est avec la France entière, avec un pays riche, prospère, et possédant une population très-dense et très-active, que le port qui commande l'entrée de notre grand fleuve méditerranéen se trouve mis en relation directe; ce n'est plus aux lacs de l'Amérique du Nord, c'est à la Loire, à l'Océan et au Rhin qu'aboutissent ses communications. Jetons les yeux sur une carte de la navigation intérieure de la France, et suivons le cours du Rhône. En remontant vers le Nord, nous trouvons, sur ses rives, les cités les plus industrieuses et les plus riches; nous voilà au centre, entre les fabriques de Lyon, les mines de la Loire et les usines de Givors, de Rive-de-Gier et de Saint-Etienne. Remontons la Saône : voici Châlon et Dijon, et, en suivant par le Doubs et par le canal du Rhône au Rhin, Mulhouse et Strasbourg, c'est-à-dire notre grande route et nos principales étapes de France vers l'Allemagne. Si, au contraire, nous prenons le canal de Bourgogne, nous atteignons l'Yonne et la Seine, et, traversant Paris et Rouen, nous arrivons au Havre, à la Manche, à la grande route de l'Angleterre et de l'Amérique; tandis que, par les canaux latéraux de l'Oise, de la Sambre, de la Somme, de Saint-Quentin et une infinité d'autres, nous sommes à Saint-Valéry, à Dunkerque, en Belgique et en Hollande.

Descendons maintenant vers le Sud, et suivons le canal du Loing à Saint-Mammès; nous trouvons la Loire; et, par les canaux d'Orléans et de Briare, par la Loire et ses canaux latéraux, nous allons, d'un côté, à l'Océan et à la Manche; à Saint-Nazaire, à Lorient, à Brest et à Saint-Malo; et, de l'autre, à Tours, à Nevers et à Châlon, c'est-à-dire dans toute la France centrale. Enfin, tout à fait au sud, par les canaux de Beaucaire, du Midi et de la Garonne, nous suivons la grande voie de la Méditerranée à l'Océan, tracée par Riquet, et nous arrivons à Bordeaux.

De toutes ces artères s'irradiant du cœur de la France, et se ramifiant dans tout son corps, la principale et la plus grande, le Rhône, est ouverte sur cette mer qui doit lui apporter son principe vital, et, par une loi sage et admirable de pondération, lui reprendre, en retour, le surplus de cette vitalité même pour éviter toute pléthore, toute perturbation dans ces admirables fonctions de production et de consommation auxquelles la nature l'a si merveilleusement préparée. Voyez cette grande artère que protége et recouvre, à son tour, ce filet à mailles serrées ; ce sont autant de chemins de

fer qui, tantôt puisent dans cette artère principale et tantôt lui apportent l'excès de leur séve, leur tribut spécial, destiné à en vivifier la circulation. Voyez ce réseau lui-même se relier à d'autres vaisseaux encore, à d'autres ramifications de ce même système, aux grandes voies de communication de terre, où pénètrent à leur tour ces petits vaisseaux capillaires, presque imperceptibles, qui sont les chemins vicinaux. Spectacle admirable et merveilleux à contempler, surtout lorsqu'on pense que chaque tronçon, chaque partie, si petite qu'elle soit, de ce système de circulation, aboutit à un centre de population, de production et de consommation d'un grand pays ; que chacun de ces vaisseaux innombrables porte avec lui la vie, la richesse et le bien-être ; que tout cet organisme fonctionnant avec régularité, les pulsations du cœur de la France se répercutent partout et à tous les instants. Il est permis d'être émerveillé, ébloui, en pensant à l'immense influence que l'ensemble de ce système doit nécessairement exercer sur l'avenir et les destinées de cette nouvelle ville, où, par la force même des choses, aboutiront bientôt toutes nos forces industrielles et toute notre puissance commerciale.

Nous avons indiqué déjà, dans les premières pages de ce travail, quels sont les chiffres qui représentent le mouvement de notre commerce intérieur et extérieur ; nous y avons indiqué également quels sont les revenus des chemins de fer, en enregistrant, à la suite, les chiffres du mouvement général de notre navigation intérieure. Spécialisons maintenant nos raisonnements,et ramenons la question à la navigation du Rhône qui nous intéresse plus particulièrement, ainsi qu'à ses rapports directs avec les chemins qui avoisinent ce fleuve, etavec les voies de communication auxquelles il aboutit immédiatement.

Nous avons dit quelle situation ont faite à la navigation du Rhône les chemins de fer, et particulièrement ceux de la compagnie de Paris à la Méditerranée. Nous avons de même pris soin de montrer que cette issue fatale d'une lutte inégale était indiquée d'avance et inévitable, du moment où l'accès de la Méditerranée se trouvait interdit à la batellerie. Mais aujourd'hui que cet accès est libre, voyons quelle part cette navigation pourrait reprendre et même créer dans ce grand mouvement des transports que, jusqu'ici, le chemin de fer pouvait seul exécuter, ce qui constituait un semblant de monopole à son profit. Nous sommes loin de vouloir dire que la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée ne fût pas dans son droit ; elle rendait, au contraire, en effectuant ses transports à grande vitesse eten abaissant ses tarifs, les plus grands services à l'industrie et au commerce du pays.

Le chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée a trans-

porté, sur l'ensemble de son réseau, en 1868, l'énorme quantité de 16,568,461 tonnes kilométriques de marchandises de toute nature, dont le produit brut a été de 137,180,812 fr. 09. Les expéditions des houilles du seul bassin du Gier y figurent pour 2,000,000 de tonnes à peu près. Ces chiffres concernant l'exploitation générale de tout le réseau de cette Compagnie, il y a lieu de penser qu'on ne s'éloignerait pas beaucoup de la vérité en attribuant, dans ce mouvement, le chiffre de 6,000,000 de tonnes comme appartenant aux lignes de cette Compagnie comprises entre Lyon et la Méditerranée, avec un produit brut de 50,000,000 de francs.

En supposant que l'ouverture de la Méditerranée au Rhône, que toute cette impulsion imprimée à la navigation fluviale n'aient, pour dernier résultat en ce moment, que de remettre la batellerie dans l'état où elle se trouvait il y a vingt ans, il faudrait toujours admettre que son activité, s'exerçant sur tout le cours de ce fleuve, depuis Lyon jusqu'à son embouchure, et y trouvant l'accès libre de la mer, saura donner à ses transports un développement qui n'a aucune raison de descendre au-dessous du mouvement général que l'on observe partout, dans tous les pays, et qui, par les facilités et les bas prix de ces transports mêmes, fera immédiatement de cette voie un concurrent très-sérieux pour le chemin de fer dont il accroîtra en même temps les revenus sur les lignes accessoires, en leur apportant un fret plus considérable encore que celui que peut leur procurer la grande ligne.

Il serait tout à fait superflu d'indiquer ici des chiffres en vue de démontrer à quelle quantité ces transports peuvent s'élever pour la navigation du Rhône. Les éléments de comparaison nous font défaut, car ce qui se passait précédemment sur ce fleuve n'a absolument aucun rapport avec ce qui va désormais se produire; et les chemins de fer sont là précisément pour nous prouver l'inanité de ces calculs de probabilité en matière de transports. Leur développement, en effet, a suivi une progression complétement en dehors de toute espèce de conjectures. Constatons seulement que la moyenne des transports de marchandises par les chemins de fer ne descend guère au-dessous de 0,06 par tonne, tandis que la navigation du Rhône, abaissant facilement le prix à 0,02 ou à 0,01 1/2, et peut-être moins, présenterait pour l'expéditeur et le destinataire un bénéfice évident, surtout en ce qui constitue des marchandises encombrantes et de grand poids.

Une des principales questions agitées depuis longtemps dans notre pays, c'est la question de la concurrence que nous avons à soutenir dans nos ports de la Méditerranée contre les charbons anglais. Le charbon anglais s'y vend effectivement au prix de 34 à 36 fr. la tonne, tandis que le charbon français, à cause des distances aux-

quelles se trouvent placées les mines du Gard, d'une part, et celle de la Loire, de l'autre, ne peut y arriver, malgré l'abaissement successif des tarifs des chemins de fer, que chargé de frais tels que le prix en est plus élevé que celui de la houille anglaise.

La navigation du Rhône va apporter à cette question si grave une solution nouvelle qui, il y a tout lieu de le croire, sera décisive, et amènera l'exclusion du charbon anglais, non-seulement de notre littoral et de nos ports méditerranéens, mais encore de plusieurs des autres ports de cette mer. En effet, les tarifs de la batellerie du Rhône, s'ils sont bien combinés et judicieusement appliqués, vont permettre une réduction très-grande sur les houilles des bassins de la Loire et du Gard, et ouvrir à nos charbons les marchés de la Méditerranée [1].

Pour ne nous occuper en ce moment que des houilles provenant du bassin de la Loire, voici le décompte du prix, par tonne, de ce produit rendu à Port Saint-Louis.

Prix sur le carreau de la mine, de............	12 f. 00	à	14 f. 00
Transport de Saint-Etienne à Givors par chemin de fer, 36 kilomètres à 0 f. 8 c. [2]...........	2 88	à	2 88
Transport de Givors à Saint-Louis par le Rhône, 320 kilomètres à 0 f. 01 1/2 c..................	4 50	à	4 50
Chargement et déchargement....	1 00	à	1 00
Prix total, rendu à Saint-Louis, de............	20 f. 38	à	22 f. 38

Nous parlons seulement ici des houilles du bassin de la Loire. Celles du Gard et de l'Hérault viendront également à Saint-Louis dans des conditions très-économiques, aussitôt que les chemins de fer projetés de Saint-Louis à Nîmes (125 kilomètres), et de Saint-Louis à Montpellier (145 kilomètres), pourront être exécutés. Dans tous les cas, des avantages tels que ceux que nous signalons actuel-

[1] Les chemins de fer non-seulement ne peuvent pas s'opposer à l'organisation des transports par eau, mais encore ils seront les premiers à reconnaître l'utilité et l'opportunité d'une navigation active et régulière. Tous les ans, à partir du mois d'octobre et jusqu'au mois de mai, les chemins de fer, et particulièrement les lignes d'Orléans, du Midi et de la Méditerranée, se trouvent débordés par la quantité de charbons, de vins, de céréales, etc., à transporter; les Compagnies sont alors obligées de demander l'autorisation de fermer, pendant un certain temps, leurs gares principales à la réception des marchandises, d'élever temporairement les prix de magasinage, et de renvoyer à l'entrepôt général les marchandises qui ne sont pas enlevées dans les vingt-quatre ou quarante-huit heures. Quel secours utile et profitable pour elles et pour tout le monde la navigation bien organisée du Rhône et de ses aboutissants n'apportera-t-elle pas désormais dans ces circonstances? Nous ne parlerons point, bien entendu, des bénéfices qu'y trouverait la navigation elle-même.

[2] Toutefois, il est indispensable de construire à Givors, pour l'embarquement des charbons, un port spécial qui n'existe pas.

lement sont déjà très-importants et indiscutables [1]. Quels ne seront donc pas ces avantages, lorsque le canal Saint-Louis sera définitivement ouvert à la grande navigation maritime, et que la batellerie reprendra son ancienne activité ! Nos houilles pouvant alors aisément arriver au Port Saint-Louis au prix de 20 à 22 fr. la tonne, et, d'un autre côté, le prix du fret de sortie ne s'élevant pas à plus de 10 fr. par tonne pour les points les plus éloignés de la Méditerranée, les charbons français pourront être rendus au prix maximum de 30 à 32 fr. la tonne dans les ports d'Alexandrie, de Smyrne et de Constantinople, et à des prix bien inférieurs dans ceux de l'Italie, de l'Espagne et de l'Algérie. Or, comme les charbons anglais, à raison de la distance qu'ils sont forcés de parcourir, ne peuvent guère descendre dans ces ports au-dessous du prix de 34 à 36 fr. la tonne, et coûtent même souvent davantage, il est clair que l'un des premiers et plus sûrs effets de la création du port du Rhône sera de permettre aux charbons français de partager avec les charbons anglais les marchés de la Méditerranée, et d'assurer un précieux aliment au pavillon national [2].

Ce qui vient d'être dit ici des charbons s'applique également à toutes les marchandises devant emprunter la voie navigable, lorsque cette voie sera devenue la plus facile, la plus commode et la moins chère. Une tonne de marchandise transportée de Paris-Bercy à Marseille (Joliette) par la voie ferrée (865 kilomètres), au prix de la 6e série ou au prix de la série spéciale, par conséquent aux plus bas prix des tarifs généraux, coûtera de 31 fr. 20 c. à 40 fr. 30 c., tandis que cette même marchandise expédiée de Paris à Marseille et réciproquement (900 kilomètres de voie d'eau au prix de 0 fr. 015) ne coûterait que 15 francs, soit plus de 50 0/0 de différence.

Mais ce résultat de transports à si bon marché ne serait rien encore si la création du nouveau port ne devait procurer au pays que ce seul avantage, quelque considérable qu'il soit. Une autre et plus grande question se rattache à l'ouverture du canal Saint-Louis, question capitale pour la France qui, dans ces derniers temps, a fait les plus grands efforts et les plus énergiques tentatives pour arriver à la résoudre au profit de sa marine marchande, nous voulons parler du fret de sortie ; les hommes du métier comprendront facilement l'importance qu'elle présente. La dernière enquête faite

1 Pour ne citer qu'un exemple prouvant d'une manière palpable ce que peut produire une bonne navigation, nous dirons en passant que, malgré tous ses efforts, malgré le jeu et l'abaissement de ses tarifs, la Compagnie du Nord n'a pu empêcher la moitié des charbons destinés au marché de Paris d'y être transportés par les canaux.

2 Le second chemin de fer projeté entre Saint-Etienne et Givors diminuerait encore de près de 2 francs par tonne le prix de la houille française rendue à Saint-Louis.

sur notre commerce intérieur et extérieur, et sur notre marine marchande en général, a prouvé notre infériorité sur ce point, même vis-à-vis des nations qui ne peuvent nous égaler, ni sous le rapport de la situation maritime, ni sous celui du chiffre de la population. Ainsi, pour ne parler que du cabotage sur les côtes anglaises et dans la Méditerranée, notre commerce, en 1861, n'y figurait qu'au neuvième rang. L'Espagne, l'Italie et le Portugal même l'emportent sur nous. L'Italie se classe immédiatement après l'Angleterre, viennent ensuite les autres marines ; nous n'arrivons que les derniers. Quant au commerce d'intercourse général, nous sommes primés par l'Angleterre, les Etats-Unis, la Hollande et même les Etats scandinaves. A quoi tient cette infériorité ? Les esprits éclairés, les hommes compétents et expérimentés ont pensé, et l'enquête paraît le prouver, que cette infériorité tient surtout à notre manque de fret de sortie. Qu'est-ce donc que le fret de sortie ? C'est celui qui, affluant en abondance dans un port quelconque, permet aux navires de prendre la mer avec un chargement toujours assuré, et d'apporter au retour la marchandise à meilleur marché. Pourvu, dès lors, que ce fret paye les frais du voyage à l'aller, il est suffisamment rémunérateur. M. Sageret, dans un remarquable travail, a donné une excellente définition de cette nature de fret :

Si chaque navire, écrit-il, pouvait être certain, lorsqu'il arrive avec un plein chargement dans un port, de retrouver immédiatement un chargement équivalent pour aller dans une autre direction, ce serait évidemment là une condition des plus favorables et des plus économiques pour les armements. En général, il n'en est pas ainsi ; un port situé dans une région manufacturière recevra une grande quantité de matières premières ; en retour, il n'exportera qu'une quantité comparativement petite des produits fabriqués, ayant une très-grande valeur; il y aura alors excédant de fret d'entrée et déficit de fret de sortie. Au contraire, un port situé dans une contrée agricole, minière ou boisée, exportera des produits encombrants : des vins, des céréales, des métaux ou des bois, et il y aura un excédant de fret de sortie. L'Angleterre, et c'est là ce qui est le principe de sa force maritime, est à la fois un pays de fabrique et grand exportateur de matières premières, de houilles et de fers [1].....

Cette grave et intéressante question est traitée d'une manière très-développée dans l'ouvrage de M. Sageret. Nous nous bornons à en retenir les conclusions ; elles portent que : pour développer notre marine marchande, nous devons chercher surtout à augmenter la production de notre fret de sortie, et qu'un des moyens les plus efficaces d'atteindre ce but, c'est d'améliorer nos ports, en

[1] *Étude économique et commerciale sur le progrès maritime.*

multipliant leurs relations avec l'intérieur du pays, avec les sources de production où se trouvent les matières premières et les produits fabriqués, particulièrement par la voie des canaux et des rivières, dont les transports à bon marché peuvent seuls rendre possible cette combinaison. La réalisation de cette pensée, en ce qui concerne notre intercourse dans la Méditerranée et notre cabotage sur cette mer, nous l'avons dans le Port de Saint-Louis. Car, seul, de tous les ports français, il aura constamment, et en quantité indéfinie, au service de la marine nationale aussi bien qu'à celui de la marine étrangère, et le fret de sortie, et les marchandises de toute nature [1]. Ce port est donc destiné à ouvrir à notre commerce des horizons nouveaux, et à lui assurer une vitalité, une force d'expansion qu'il n'a jamais eues.

Nous pourrons, dès lors, enfin, prendre la place qui nous appartient dans la Méditerranée et le Levant, où la Turquie et la Russie n'ont guère pour ainsi dire qu'une marine nominale, et remplacer avec avantage cet essaim de bateaux de caboteurs grecs, malpropres, mal armés, mal tenus, et qui pourtant sont parvenus à nous créer, dans la Méditerranée, une concurrence si redoutable, que là précisément où tout le commerce devrait se faire sous notre pavillon, ils ont opéré, pour notre compte et à notre place, des transports qui, de 1852 à 1866, se sont élevés de 38,000 à 115,000 tonneaux. Cette anomalie doit disparaître. Marseille est un grand marché de céréales, de graines oléagineuses, de soies, de soieries, de cotons, de laines, de cafés et d'une foule d'objets manufacturés. Mais il manque de fret de sortie à bon marché, parce que ses communications avec l'intérieur ne se font que par les chemins de fer. Le port du Rhône partagera avec lui cette situation commerciale, en lui apportant les éléments de fret de sortie et de fret général ; ce sera un nouveau Liverpool, mais un Liverpool français dont l'existence communi-

[1] Les produits qui se trouveront sur ce point, soit comme marchandises destinées à l'exportation, soit comme objets importés, sont : les houilles des quatre bassins de la Loire, du Gard, de l'Hérault et de l'Aveyron ; les fers des nombreuses et puissantes usines du bassin du Rhône ; les bois de la Franche-Comté, de la Suisse et du Nord. Les minerais de la Loire, de l'Ardèche, du Gard, de l'île d'Elbe, de l'Espagne et de l'Algérie ; les soufres de la Sicile ; les sels et les produits chimiques de Lyon et du littoral ; les pierres à bâtir des carrières de Beaucaire, de Pierrelatte, de Fontvieille, qui s'exportent dans toute la Méditerranée ; les chaux si justement renommées du Theil, bourg situé sur le Rhône, à 200 kil. de Saint-Louis ; les sables vitrifiables de la mer et du Rhône ; le bétail de la Camargue, du Charolais, de l'Aveyron, de la Guienne, des Pyrenée et de l'Algérie ; les cotons d'Égypte ; les céréales de la Camargue, de la Russie, du Levant et de l'Algérie ; les huiles de la Provence et de l'Italie ; les vins du Languedoc et des côtes du Rhône ; enfin, toutes les matières premières et tous les produits manufacturés qui peuvent arriver dans ce port par les chemins de fer, le fleuve et la mer.

En ce qui touche aux sels, le sel marin est le plus abondant des produits locaux et le plus facile à exporter ; c'est un fret de sortie, toujours prêt et inépuisable en même temps. Le port du Rhône est effectivement en contact immédiat avec les salines les plus importantes de notre littoral méditerranéen : celles de Peccais, de la Vignolle, de Ba-

quera un nouvel essor à l'industrie et au négoce, à Lyon, à Arles et à Marseille.

En prenant ainsi possession de cette mer, nous tendons la main à l'Algérie, dont les minerais de fer et de cuivre, dont les céréales, les huiles, les laines, les cotons et le bétail, viendront au port du Rhône et non en Angleterre ou ailleurs, et y viendront sous notre pavillon. Nous verrons se développer ainsi la marine de l'Algérie qui puisera à la source féconde de la mère-patrie de nouvelles forces[1]. Notre marine prendra cette route tant rêvée de Suez, récemment ouverte par le génie français, et nous irons revoir ces Indes, où nous sommes allés jadis des premiers. Nous y reviendrons, non plus comme guerriers, non plus comme conquérants, mais comme amis, et nous referons, par les échanges et les bonnes relations, la conquête pacifique de ces contrées où nous avons dominé jadis par le glaive. Nous nous mettrons en rapport plus intime avec nos possessions de l'extrême Orient, et nous verrons si les marchés des thés, des cotons et des soies doivent rester longtemps encore à la disposition exclusive de l'Angleterre ; mais il ne faut pas oublier que nous devons faire de cette question un but sérieux, élevé, patriotique, et que, pour mener à bien cette grande œuvre, nous devons nous rappeler cette définition si sage et si judicieuse d'un des membres de la grande enquête[2] : « Nous rencontrerons encore de grandes difficultés ; nous aurons contre nous, outre le manque de fret de sortie (ni le port du Rhône, ni le canal de la Tour Saint-Louis n'existaient alors), l'abstention du capital, le défaut de traditions et de permanence, l'instabilité de nos maisons de commerce; mais, enfin, tout cela se formera à la longue...; je ne doute pas de l'avenir, je constate seulement les difficultés du présent. » — « Le prestige d'une nation, dit à son tour M. Sageret, dé-

don, de Giraud, de Fos, etc. Lors de l'enquête ouverte, en 1862, sur les projets respectifs de deux compagnies de chemins de fer, du Midi et de la Méditerranée, M. Balard, membre de l'Institut, dont l'opinion fait autorité en ces matières, a déclaré devant la commission d'enquête de l'Hérault que : 1,000 hectares de marais salants pouvaient donner une production annuelle de 40,000 tonnes de sel, 4,000 de sulfate de soude, 1,000 de chlorure de potassium, 10,000 de sel raffiné et 10,000 de chlorure de magnésium ; en tout 65,000 tonnes de produits divers, et que, si tous les étangs salés de la Camargue étaient utilisés, la production du sel marin pourrait être presque indéfinie.

La Compagnie Merle, qui possède à elle seule plus de 10,000 hectares de marais salants, et qui en utilise à peine la sixième partie, sur les bords même du Rhône, a perdu, en 1862 et 1863, près de 120,000 tonnes de sel, dans ses salines de Giraud, faute de moyens économiques d'exportation. Or, le port de Liverpool, pour ne citer ici que celui-là, qui emploie le sel comme fret de sortie, en exporte, dans ce but, environ 800,000 tonnes par an.

[1] Les chiffres des importations de l'Algérie se sont élevés à 180,000,000 fr., ceux d'exportation à 100,000,000 fr. par an, et le total des importations et des exportations des trente-six années de l'occupation française a atteint le chiffre de 4 milliards, 44 millions de francs. (Discours de M. le duc de Magenta dans la séance du Sénat du 24 mars 1868.)

[2] M. Goyetche, directeur de la Compagnie transatlantique.

pend beaucoup de l'activité de son commerce; la patrie est partout où flotte le pavillon national; la fierté britannique provient, sans doute, de ce que l'Anglais retrouve sur tous les points du globe le drapeau de son pays. Ce sentiment n'est pas une puérile satisfaction d'amour-propre, c'est une réalité. Il suffit d'avoir un peu voyagé pour être convaincu et pour savoir que l'influence des peuples se mesure à l'activité de leurs relations extérieures, à l'importance de leurs flottes commerciales. »

L'Angleterre, jusqu'à ces derniers jours, n'a épargné aucun sacrifice, non-seulement pour soutenir sa marine destinée à l'intercourse de la Chine par la voie du cap de Bonne-Espérance, mais encore pour en développer tous les moyens, en lui appliquant la vapeur et les plus merveilleuses inventions de la mécanique moderne. Ainsi, depuis longtemps déjà, il existe une lutte de vitesse à laquelle se livrent chaque année les bâtiments les plus rapides de sa marine marchande naviguant entre la Chine et l'Angleterre. Depuis 1865, cette vitesse, augmentant toujours, ils sont arrivés, en 1869, à faire, en 89 jours seulement, un trajet qui demandait 106 jours en 1865. Malgré cette rapidité des clippers de la Clyde, les Anglais n'étaient point encore satisfaits ; et, bien que la réalisation d'une navigation à vapeur, sur un parcours aussi étendu, fût toujours considérée comme impraticable, par suite de l'excessive dépense du combustible et de l'arrimage du charbon, ils n'ont point voulu renoncer à leur entreprise, et, grâce à de nouvelles améliorations apportées dans la construction des machines à vapeur, grâce surtout à la très-grande réduction dans la consommation du combustible, ils sont parvenus à triompher de toutes les difficultés. Des bateaux à vapeur, jaugeant 2340 tonneaux, armés de machines d'une force nominale de 200 chevaux, mais pouvant développer au besoin une force quadruple et ne consommant pas plus de vingt tonneaux de charbon en vingt-quatre heures, ont été construits spécialement pour cette navigation; et, cette année même, au moment de l'ouverture du canal de Suez, trois d'entre eux : l'*Achille*, l'*Ajax* et l'*Agamemnon* sont arrivés à Gravesend, venant de la Chine, en doublant le cap de Bonne-Espérance, le premier en cinquante-huit jours et trois heures, le second en soixante-quatre ours et le troisième en soixante-huit jours et six eures et demie, déduction faite des escales [1].

[1] Tout récemment, aux États-Unis, les États du Sud ont pris la détermination d'appuyer fortement la Compagnie de Louisville par un concours actif, de façon que celle-ci puisse faire construire quatorze steamers en fer destinés à établir une ligne américaine pour relier les principaux ports de l'Union aux ports de la Méditerranée, et faire le service des Indes orientales en passant par le canal de Suez. En Angleterre, on s'occupe aussi très-activement, dans les chantiers de la Tyne, de construire des bateaux à vapeur destinés à faire la traversée de l'Inde par la voie de Suez; et, à ce sujet, le *Times* disait que :

Il faut prendre en très-sérieuse considération des efforts de cette grandeur et de cette nature, et savoir comprendre à quel prix s'achète la prospérité d'une nation et de sa marine. Ne fermons pas les yeux sur ces leçons et profitons de ces exemples; ils sont trop précieux pour ne pas être étudiés avec toute l'attention qu'ils méritent. N'oublions pas qu'en Italie, à Venise, à Trieste, à Brindisi, l'ouverture du canal de Suez était attendue avec la plus vive impatience et a été saluée des plus ardentes espérances[1]. Il y a là une question d'une gravité exceptionnelle, surtout pour la marchandise transitant à travers l'Europe. Suez, en effet, est de 270 milles marins plus près de Trieste que de Marseille; le premier de ces deux ports, toutefois, ainsi que tous les autres ports d'Italie, ne communique avec l'Allemagne et l'Europe centrale que par les chemins de fer. Marseille lui-même est dans ces conditions. Mais nous avons le port du Rhône et une navigation intérieure toute prête à servir les intérêts de tous les pays, et à les servir (condition capitale et décisive) à un bon marché extraordinaire. Il était donc utile d'appeler l'attention sur cette situation nouvelle qui vient d'être faite à la marine marchande de la France dans la Méditerranée, et, par la Méditerranée, dans toutes les mers; il faut que le pays ne reste point étranger aux faits qui viennent de se produire, et qu'il sache, à cette occasion, mettre en jeu les qualités merveilleuses dont il est doué pour les grandes choses. Il faut renoncer à cette gloire frivole d'être les premiers étalagistes, les premiers artistes commerçants du monde. Il faut ne pas craindre de toucher aux houilles et aux autres matières premières, car c'est là que gît l'avenir de notre pays et sa véritable grandeur, c'est-à-dire sa prépondérance; non point cette prépondérance éphémère que procurent les victoires remportées par les armes, mais bien cette prépondérance durable et solide qui s'obtient par le commerce, par l'industrie; en d'autres termes, par le travail, par l'esprit de suite et par l'intelligence. Les voies sont ouvertes, le Rhône est affranchi, et la mer est à nous. Le port le plus admirable, le plus commode de l'univers, est là qui attend les marines du monde entier; avec de tels instruments, il est impossible

« Cette preuve pratique de la confiance qu'on a, en Angleterre, dans le succès de la nouvelle communication ouverte entre la Méditerranée et la mer Rouge, vaut toutes les démonstrations scientifiques ou financières pour en prouver la praticabilité et les avantages. » En France nous nous en occupons à peine, nous ne construisons rien; et la seule preuve de confiance que nous accordons à cette œuvre, c'est de la dénigrer et de la rabaisser dans nos journaux. Constatons, cependant, que les forges et chantiers de la Méditerranée se sont engagés à livrer aux Anglais des bâtiments encore plus rapides que les leurs, et consommant moins de charbon. Ces bâtiments sont construits sur les plans de M. Dupuy de Lôme.

[1] La Russie pense à établir une ligne de vapeurs de la mer Noire à Bombay, par le canal de Suez, pour transporter 4,000 balles de coton par semaine. Les efforts faits par l'Italie et l'Autriche seront bien plus considérables encore.



que la ville qui commence à s'élever déjà sur ces rivages ne devienne bientôt un de ces immenses *emporiums* qui dominent le monde par leurs richesses et constituent la puissance et l'orgueil des pays qui les possèdent.

Un des officiers les plus distingués de notre marine, l'amiral Lugeol, président et rapporteur de la commission nautique chargée, en 1847, d'examiner le projet du canal de la Tour Saint-Louis, fut tellement frappé de cette admirable situation et des conséquences qu'elle pouvait avoir pour son pays, qu'il terminait son travail par ces paroles mémorables : « L'ensemble de ces travaux, ainsi que des fortifications convenablement disposées, compléteront cette œuvre magnifique dont le résultat immédiat sera de porter le commerce dans le bas Rhône, de mettre en culture, dans le delta, de vastes terrains actuellement improductifs (Camargue), et de rendre le golfe de Fos une des plus sûres et des plus importantes rades de la Méditerranée. Honneur au gouvernement qui pourra mener à fin une entreprise aussi grandiose que patriotique ! »

Cette belle entreprise a été menée à bonne fin; elle est achevée, et l'honneur en revient à l'énergique promoteur qui l'a conçue et poursuivie, et au gouvernement impérial qui l'a exécutée. Il ne manque plus aujourd'hui que l'initiative industrielle et commerciale de la France. Tout est préparé, tout a été étudié dans ce but; des hommes spéciaux, des entrepreneurs intelligents et expérimentés s'occupent de fonder une ville qui donnera toute garantie pour les commodités de la vie et pour les exigences du commerce. Cette ville, qui possédera le Rhône, les canaux et la mer, va être reliée successivement à Arles, à Marseille, à Nîmes et à Montpellier par quatre chemins de fer, dont le plus long ne dépasse guère 115 kilomètres ; dès lors, elle se trouvera en relations directes, par ces quatre lignes, avec tout le réseau des chemins de fer de France. Et si toutes ces ressources, tous ces moyens réunis ne font pas de cette ville une des plus grandes de France et le siége principal de notre domination sur la Méditerranée, c'est que la France n'aura pas voulu que cette mer fût sienne : *Nostrum mare* !

Paris. — Impr. de Dubuisson et Cᵉ rue Coq-Héron, 5